



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Tijd voor de toekomst

**Regioverkenning
2019**

**Metropoolregio
Rotterdam
Den Haag**

Voorwoord

Voor u ligt ‘Tijd voor de toekomst’, de eerste regioverkenning van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze verkenning brengt belangrijke ontwikkelingen in kaart voor onze regio. De cijfers waar de verkenning op gebaseerd is vindt u terug op www.mrdh.nl/regioverkenning. Deze regioverkenning dient als inspiratie om samen verder te komen met het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Dat zijn de ambities van 23 gemeenten die samenwerken in de metropoolregio. De regioverkenning maakt duidelijk welke resultaten we hebben geboekt en welke stappen we nog moeten zetten. Daarnaast geeft de regioverkenning de feiten gezicht en een stem. Mensen die werken aan versterking van de economie en de bereikbaarheid van de metropoolregio delen hun ervaring en visie. Tijdens meerdere regionale bijeenkomsten verkennen we samen hoe we verder kunnen bouwen aan een goede toekomst voor onze inwoners en bedrijven. Want ook hier geldt: samenwerken maakt sterker!

Wim Hoogendoorn

secretaris-algemeen directeur MRDH

Inhoud

6	Toplocaties, hotspots en fieldlabs
8	Iedereen mee op de digi-golf
10	Digitale connectiviteit
12	Kaskrakers
13	Werklocaties
16	Werk aan de winkel
18	Vrijtijdseconomie
19	Flaneren met al het fraais
20	Bereikbaarheid banen
22	Quality time
24	Veranderende mobiliteit
26	Slimmer van deur-tot-deur
28	Verkeersveiligheid
30	Vallen, opstaan en veilig doorgaan
32	Energieverbruik en CO₂-emissie
34	Vijf keer woordwaarde: fietsen

Toplocaties, hotspots en fieldlabs

Groeiende bedrijvigheid

De concentratie van bedrijvigheid in de metropoolregio biedt voordelen voor bedrijven en werknemers. Werknemers vinden eenvoudiger een passende baan, terwijl bedrijven makkelijker toegang hebben tot werknemers, toeleveranciers en kennis. Het blijkt dat in de metropoolregio groeiende bedrijvigheid zich manifesteert in een gebied van Den Haag via Delft naar het centrum van Rotterdam. Langs deze as liggen veel locaties die zijn aangemerkt als toplocatie. De groei van werkgelegenheid op deze locaties is bijna twee keer groter dan die van de metropool als geheel. Vooral kennisintensieve zakelijke dienstverlening groeit op deze locaties, in het bijzonder in de stadscentra. Industriële bedrijvigheid is daarentegen breed verspreid over de metropoolregio, met groei in nieuwe marktniches, maar ook met krimp in verouderde marktsegmenten.

De groei van werkgelegenheid
op de toplocaties is bijna
2x groter
dan die van de metropool als geheel

Herstructurering van 'oud' naar 'nieuw'

Er is niet overal sprake van sterke groei. In sommige gebieden is de herstructurering van de bedrijvigheid van 'oude' naar 'nieuwe' economie in volle gang. Fieldlabs hebben als doel deze vernieuwing mede tot stand te brengen. Het zijn open innovatieomgevingen waar ondernemers en kennisinstellingen samen werken aan producten en diensten op basis van de nieuwste technologieën. Deze moeten goed ingebed zijn in de arbeidsmarkt en de bestaande bedrijvigheid.

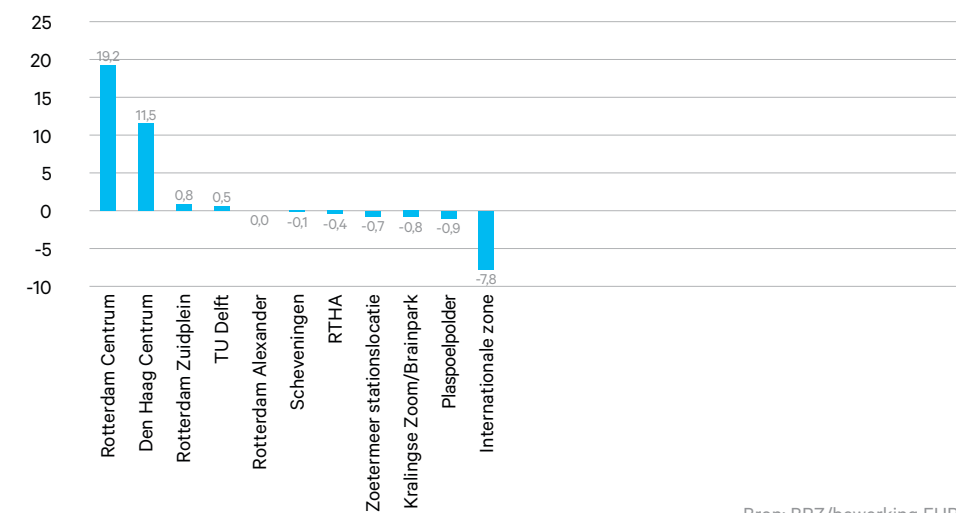
Fieldlabs

Het blijkt dat fieldlabs goed hun plek hebben gevonden in de metropoolregio, gezien hun aansluiting bij de bestaande specialisaties. De fieldlabs creëren een basis voor nieuwe typen industriële bedrijvigheid en daaraan verbonden skills en vaardigheden van werknemers op de arbeidsmarkt. Fieldlabs en de bestaande bedrijvigheid profiteren daardoor van elkaar. Een uitdaging voor de fieldlabs is het verder versterken van publiek-private samenwerking, het daadwerkelijk slaan van bruggen tussen nieuwe en bestaande bedrijven en het aansluiten van onderwijs op de dynamische banenmarkt.

Goede kaarten in handen, klaar voor een schaa sprong

Het voorgaande leidt tot twee aanbevelingen. Ten eerste: een goede onderlinge bereikbaarheid van alle gemeenten, locaties en deelregio's, te beginnen met de toplocaties onderling en de dichtbevolkte woongebieden. De groei in banen in locaties op de as Den Haag-Delft-Rotterdam en in andere hotspots in de regio wordt daarmee optimaal voor iedereen in de metropoolregio. Ten tweede: blijvende aandacht voor herstructurering en vernieuwing van bestaande sectoren, waarbij het bemoedigend is dat de jonge kennis in fieldlabs aansluit bij het productieve talent en de arbeidsmarkt in de regio en bij het organiserende vermogen van bestaande en bewezen sterktes in bedrijvigheid. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft goede kaarten in handen voor een schaa sprong naar een economisch productief en innovatief ecosysteem.

Werkgelegenheidstoename per toplocatie



Bron: BRZ/bewerking EUR

Verandering aantal banen (x 1000) op toplocaties in de metropoolregio, 2010-2019.

Iedereen mee op de digi-golf

Just do IT!

Om bij te blijven in de markt zijn IT-skills steeds belangrijker. Ook de vraag naar goed IT-personeel en de behoefte aan IT-kennis is groot, zowel bij werkgevers als het onderwijs. Van de 100.000 Rotterdamse studenten in het mbo en hbo zijn er 4.000 die op een hardcore IT-opleiding zitten. IT Campus Rotterdam voelt de urgentie en pakt de handschoen op om de potentie van de metropoolregio op het gebied van digitalisering een stevige impuls te geven. Samen met alle primair-, voortgezet-, mbo- en hbo-onderwijsinstellingen in Rotterdam, toonaangevende bedrijven en de gemeente Rotterdam werken ze aan een divers programma en een aantrekkelijke innovatieve stad met meer en beter IT talent en waarin iedereen meekan op de golf van digitalisering.

IT Campus Rotterdam werkt aan meer en beter IT-talent, maar is zelf geen school of opleiding; de Campus organiseert de samenwerking tussen bedrijven, opleidingen, scholen en de samenleving. De studenten ervaren vooral de locatie en het netwerk.



“Dit is het probleem, gaan jullie lekker aan de gang. Dat is wat er letterlijk tegen ons werd gezegd. Meer niet. We moeten zelf alles uitzoeken. En onderweg worden we gecoacht door docenten en mensen uit bedrijfsleven. Van deze werkwijze leren we het meest. Dat is tof.

Daniel

Freewheelen

Een rolstoel die automatisch hobbels in de weg omzeilt. Of die zelf remt, zodat een gebruiker niet klem komt te staan in een lift. Technische informatica-studenten van de Hogeschool Rotterdam Jorian, Daniel en Sven werken aan een project om het leven van ouderen aangenamer te maken. Programmeren, elektrotechniek, ontwerpen, bedrijfsleven, onderwijs... alles komt hier samen. Vergelijk het met een soort Tesla, maar dan in rolstoelenland.

“Als student krijg je hier input vanuit meerdere werkvelden. Omdat je daardoor meer meemaakt, doe je meer kennis op.

Sven



Niet 'even een lesje'

“Ik geloof niet in ouderwets onderwijs. We moeten onze kinderen gunnen dat er inspirerend onderwijs wordt gegeven. Scholen zullen transformeren naar marktplaatsen waar vraag en aanbod van leerlingen, studenten en de buitenwereld bij elkaar komen om resultaten te boeken en daar samen van te leren. Wij zijn daar een voorloper in. Een voorbeeld? De autobranche wordt steeds digitaler. Dit is de hub waar niet even een lesje over auto's en IT wordt gegeven, maar waar bedrijven en leerlingen samen ontwikkelen en innoveren. Dat vind ik supergaaf.”

Ron Kooren
bestuursvoorzitter Albeda

Digitale connectiviteit

Snel breedband internet

Goede digitale connectiviteit is een belangrijke economische vestigingsvoorwaarde. Het gebruik van data groeit exponentieel en wordt steeds belangrijker voor de economie en het sociale leven in de maatschappij. De metropoolregio heeft op dit moment een uitstekende digitale ontsluiting van snel breedband internet. Om het toekomstig datagebruik te kunnen ondersteunen en de digitale bereikbaarheid goed te houden zijn investeringen noodzakelijk in vaste breedbandverbindingen en mobiele netwerken. Glasvezel voor het vaste netwerk en 5G voor het mobiel netwerk zijn daarbij de leidende technologieën.

Glasvezel

De uitrol van glasvezelnetwerken in Nederland vindt op dit moment vooral plaats in de buitengebieden en kleine kernen. In de metropoolregio lopen de minder stedelijke deelregio's Maassluis/Westland (91% van de woningen) en Middengebied (40%) voorop in de uitrol. In Westland, Schiedam, Lansingerland, Maassluis, Krimpen aan den IJssel, Albrandswaard en Midden-Delfland kan inmiddels meer dan 90% van de huishoudens zonder veel directe inspanningen aangesloten worden op glasvezel.

5G

De uitrol van 5G voor het mobiele netwerk moet wereldwijd nog beginnen. Er vinden nu proeftuinen in Nederland voor 5G plaats op kleine schaal, waaronder een prominent aantal in de metropoolregio zoals het Delft on Internet of Things Fieldlab, Living Lab Scheveningen, 5G netwerk Den Haag, Industrial Fieldlab Shell Pernis en Living LabSensible Sensors Reyerood in Rotterdam. Ook de beschikbaarheid van opslagmogelijkheden in datacenters is nodig voor het versterken van de digitale infrastructuur. Dit is randvoorwaardelijk voor het groeiende belang van data in bijna alle bedrijfstakken. De keerzijde van datacenters is dat ze een beperkt direct effect hebben op het bruto regionaal product en de regionale werkgelegenheid.

Voorwaartse effecten

De grote maatschappelijke en economische waarde ligt in de voorwaartse effecten van het ontwikkelen van nieuwe toepassingen met digitale technologie. De aanwezige innovatiekracht op dit gebied in de metropoolregio is groot en heeft de potentie van een tweede Brainport. Daar zijn investeringen in kennis, innovatie én verbindingen voor nodig. De metropoolregio heeft internationaal een uitstekende kennispositie voor het ontwikkelen van sleuteltechnologieën (high tech, quantum, nano) gerelateerd aan de digitale technologie met de aanwezigheid van een aantal leidende kennisorganisaties in Delft.

Meer dwarsverbanden

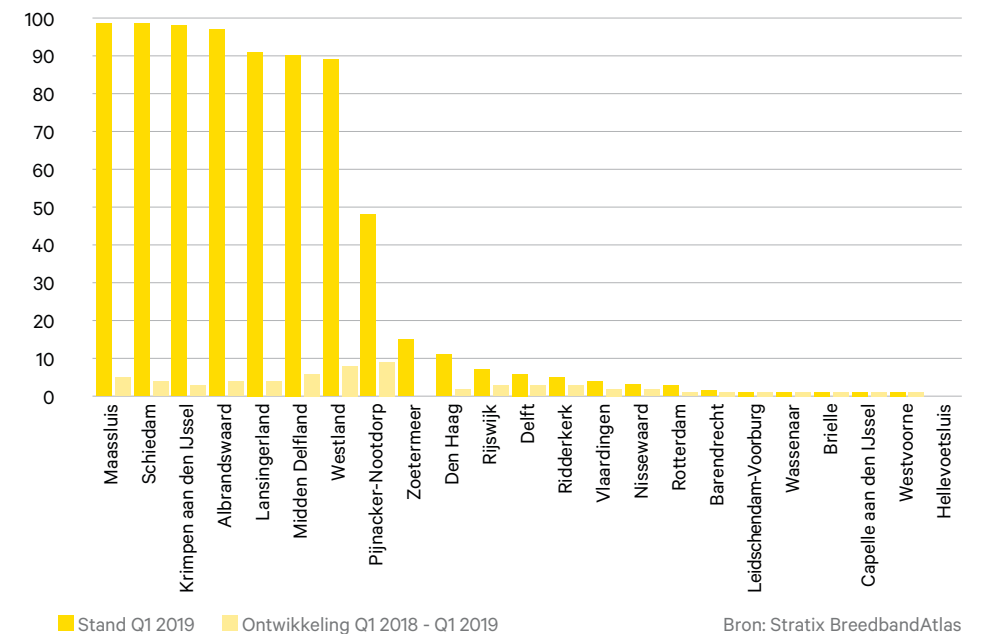
Door meer uitwisseling en dwarsverbanden tussen al deze partijen en initiatieven te organiseren, wordt de toekomstige concurrentiekracht van de regio vergroot. De potentie van nieuwe toepassingen door digitale technologie is groot en liggen in alle sectoren waar de regio sterk in is, zoals Smart Port, Smart Industry, Agrifood, Energie, Bouw, Life Sciences & Health en Cyber Security.

Digitaal talent

Grote uitdaging daarbij is voldoende digitaal talent en gerelateerde vaardigheden op de arbeidsmarkt te ontwikkelen in de regio om de nieuwe technologie te kunnen toepassen. Op de huidige arbeidsmarkt zijn nu al de grootste tekorten bij de technische en ICT-gerelateerde beroepen. Dit vraagt om een brede aanpak van jongs af aan, waarbij het onderwijs een sleutelrol speelt.

Directe glasvezelaansluitingen

Het percentage woningen per gemeente dat zonder veel inspanningen (direct) aangesloten kan worden op een glasvezelkabel, stand per Q1 2019 en ontwikkeling Q1 2018 – Q1 2019.



Bron: Stratix BreedbandAtlas

Het aantal aansluitingen op glasvezel verschilt sterk per gemeente. Zeven gemeenten in de metropoolregio lopen voorop met de uitrol van glasvezel: Westland, Schiedam, Lansingerland, Maassluis, Krimpen aan den IJssel, Albrandswaard en Midden-Delfland. Hier kan meer dan 90% van de huishoudens zonder veel directe aanspanningen aangesloten worden op glasvezel.

Kaskrakers

Is the sky the limit?

Vier knappe koppen van de opleiding Aeronautical Engineering aan de Hogeschool Inholland hadden in 2015 een goed idee voor een schoolproject: drones inzetten om gewassen in kassen te monitoren. Vier jaar later lijkt voor hun inmiddels opgerichte bedrijf Applied Drone Innovations the sky the limit. Mede dankzij een samenwerking met onder andere Yes! Delft ontdekten ze dat hun uitvinding tuinders en telers niet alleen helpt met screening, maar dat de technologie achter hun idee een potentiële revolutie in de kassen betekent.



“

Technologie is een essentieel onderdeel in het dagelijks leven van mensen. Er zijn zoveel mensen op de planeet. Het is de enige manier om ons met elkaar te verbinden.

Trotse telers en tuinders

CEO William Simmonds: “Technologie is een essentieel onderdeel in het dagelijks leven van mensen. Er zijn zoveel mensen op de planeet. Het is de enige manier om ons met elkaar te verbinden. In de kassen gaat het niet zozeer om de drone, maar om de data. Dát stelt tuinders en telers in staat om hun gewassen efficiënter, preciezer en in grotere getale te inspecteren en te laten groeien. Het levert veel tijdswinst op, het scheelt geld en er zijn minder bestrijdingsmiddelen nodig. Een groter percentage van de gewassen blijft behouden, dus meer omzet in het verschiet. Bovendien spelen we ook in op een groeiend personeelsprobleem; vakmensen zijn lastig te vinden. Telers en tuinders krijgen dankzij data antwoorden op de vraag hoe zij op de beste manier de mooiste spruiten, hyacinten en paprika's kunnen verbouwen. Dát maakt ze trots én biedt nieuwe businesskansen.”

Werklocaties

Naast meer werklocaties en voorzieningen, ook kleinschaliger en flexibeler

Kwalitatief hoogstaande werklocaties zijn een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. De toekomstige groei van de bevolking en de economie heeft effect op mobiliteit en op de vraag naar ruimte voor werklocaties en voorzieningen. De vraag naar type werklocaties verandert ook. Nieuwe bedrijvigheid concentreert zich in dienstensectoren en meer werk wordt uitgevoerd door kleine bedrijven en zzp'ers. Zij vragen om werklocaties die kleinschaliger en flexibeler zijn én met een ontmoetingsfunctie. De groei vindt daarom geconcentreerd plaats door functiemenging in stedelijke woon-werkgebieden, buiten de formele werklocaties om.

Veranderend consumentengedrag beïnvloedt leegstand vastgoed

Naast het locatiegedrag van bedrijven en werkenden verandert ook het consumentengedrag van mensen als gevolg van digitalisering. Consumenten winkelen meer online. Bij fysieke winkelgebieden wordt de winkelbeleving steeds belangrijker. Dit heeft gevolgen voor de toekomstige vraag naar werklocaties. De metropoolregio heeft bovengemiddeld veel leegstaande winkels, kantoren en bedrijventerreinen. De meest recente ontwikkelingen laten zien dat de leegstand afneemt. Dit komt door de aantrekkende economie in de huidige hoogconjunctuur en proactief overheidsbeleid voor het beperken en kwalitatief versterken van het aanbod.

Transformatieopgave groot op minder courante locaties

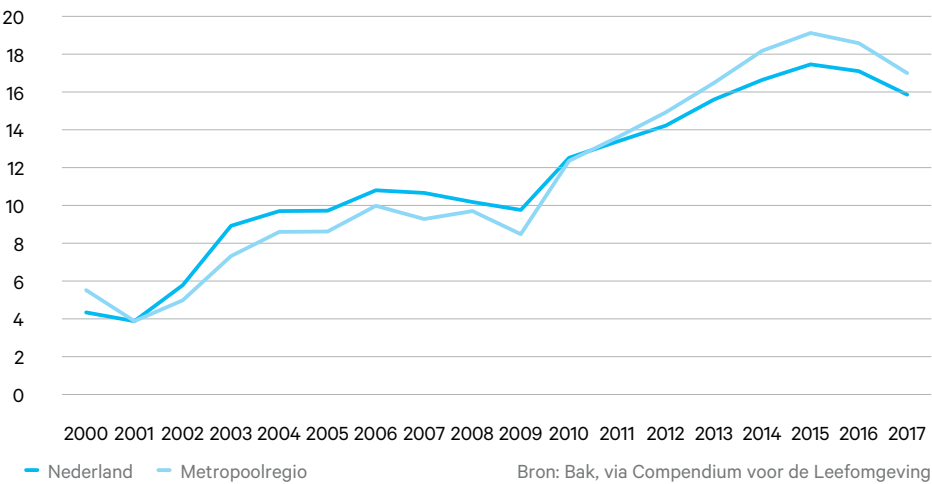
Tegelijkertijd laten de cijfers zien dat op minder aantrekkelijke locaties met incourant aanbod de transformatieopgave onverminderd groot blijft. Bij winkelvastgoed gaat het dan om de grote leegstand in de kernverzorgende centrumgebieden van middelgrote gemeenten zoals Rijswijk, Brielle, Schiedam, Nissewaard en Vlaardingen. Bij kantoren is de leegstandproblematiek het grootst op de monofunctionele grote kantorenparken in de gemeenten Rijswijk, Zoetermeer en Capelle a/d IJssel. Bij bedrijventerreinen is de ontwikkeling van de Maasvlakte de grootste opgave in absolute zin. In relatieve zin is er veel leegstand in de minder stedelijke gebieden Voorne-Putten, Barendrecht, Albrandswaard, Zoetermeer, Lansingerland, Ridderkerk en Pijnacker-Nootdorp. Deze gemeenten moeten een lange adem hebben om tot een toekomstbestendige oplossing te komen voor de regionale functie van het gebied. Dit vraagt om bovengemeentelijke samenwerking, vernieuwing en bereidheid tot grote investeringen.

Tekort aan werklocaties door succesvolle aanpak

Op aantrekkelijke locaties binnen de metropoolregio is de aanpak van leegstand zo succesvol dat er op korte termijn een tekort aan werklocaties dreigt. De huidige hoge woningprijzen zijn een stimulans en tegelijkertijd een bedreiging voor de transformatieopgave van kantoren en bedrijventerreinen. Hier is het zoeken naar een goede balans tussen wonen en werken.

Leegstand kantoren over de tijd

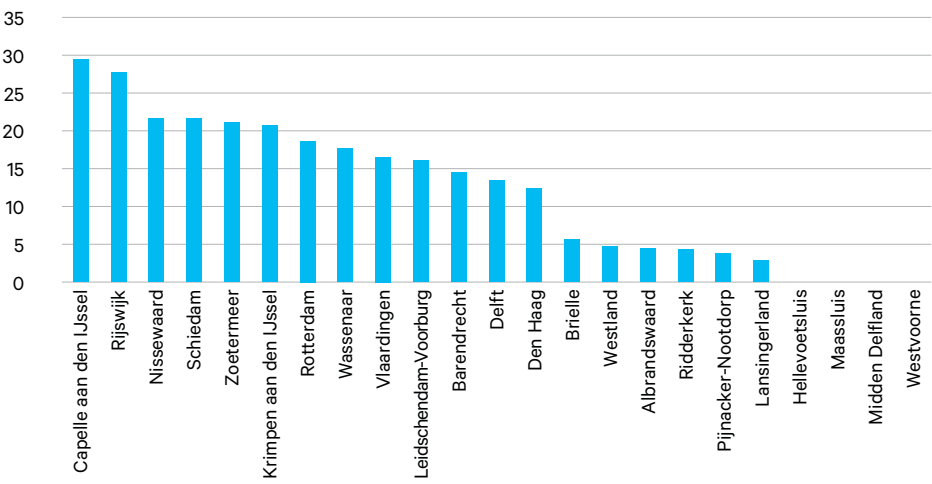
De leegstand van kantoren in de metropoolregio is als gevolg van de economische crisis sterk en bovengemiddeld opgelopen. De leegstand daalt vanaf 2016, maar ligt historisch hoog.



Leegstand van kantoren in de metropoolregio, 2000-2017, als percentage van de voorraad.

Leegstand kantoren

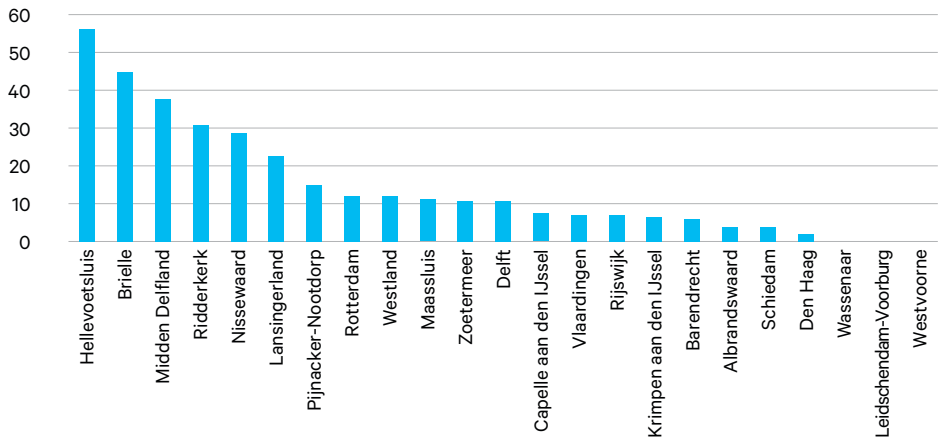
Bij kantoren is de leegstandproblematiek het grootst op de monofunctionele grote kantorenparken in de gemeenten Capelle a/d IJssel en Rijswijk. Ook in Rotterdam ligt de kantorenleegstand boven het landelijk gemiddelde van 15,9 procent, waar in Den Haag en Delft de leegstand juist ondergemiddeld is.



Leegstand van kantoren per gemeente in de metropoolregio, 2017, als percentage van de voorraad.

Leegstand bedrijventerreinen

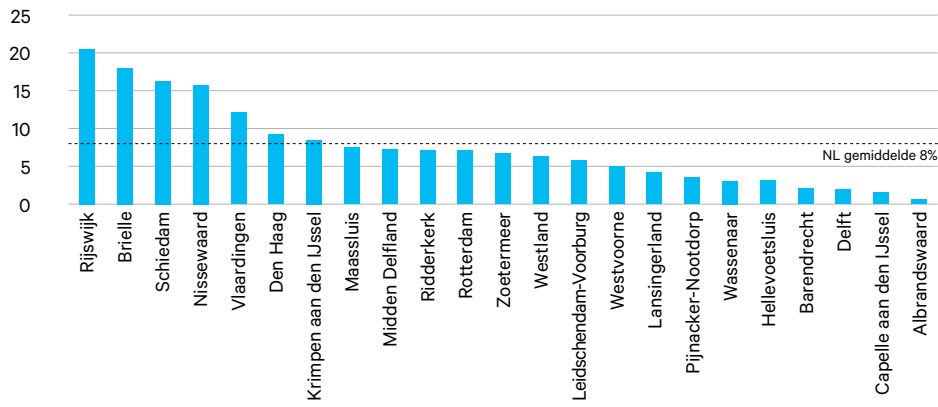
De grootste leegstand van bedrijventerreinen is in Voorne-Putten. Hellevoetsluis, Brielle en Nissewaard behoren tot de vijf gemeenten in de regio die ten opzichte van de totale voorraad bedrijventerreinen in die gemeenten te maken hebben met de grootste leegstand. Datzelfde geldt voor Midden-Delfland en Ridderkerk. Dit komt door de ontwikkeling van nieuw aanbod in Harnaschpolder en Nieuw Reijerwaard. In absoluut aantal hectare zijn Maasvlakte en Europoort de grootste ontwikkelopgaven van bedrijventerreinen in de regio.



Leegstand van bedrijventerreinen per gemeente in de metropoolregio, begin 2019, direct en niet-direct beschikbaar aanbod als percentage van de netto voorraad.

Leegstand winkels

De ruimtelijke variatie en ontwikkeling in winkelleegstand is groot. Op gemeentelijk niveau worden de verschillen groter. De grootste opgaven voor de transformatie van winkelgebieden liggen in de middelgrote steden Rijswijk, Brielle, Schiedam, Nissewaard en Vlaardingen. Drie van de vijf gemeenten liggen in de omgeving van Rotterdam, waar een verschuiving van consumentenbestedingen lijkt plaats te vinden naar de stad Rotterdam.



Leegstand van winkels als % van de voorraad in m2, per gemeente, 2018, stand per 1 oktober.

Werk aan de winkel

Werklocaties

Tot 2025 moeten er 100.000 woningen in de regio bijkomen. Daarnaast ligt er een uitdaging in het dynamisch maken van werklocaties. Waarom stoffige of onrendabele winkelpanden en kantoren niet ombouwen naar een mix van wonen en werken? Of een stadse omgeving met woon- en werkfuncties creëren op bedrijventerreinen? Sommige gebieden en panden zijn namelijk uitermate geschikt om wonen en werken te combineren. De urgentie ontstaat door de komst van 50.000 woningen door hergebruik en herinrichting van werklocaties. Daarom moet wel snel beleid en koers worden bepaald: werk aan de winkel.



Waarom stoffige of onrendabele winkelpanden en kantoren niet ombouwen naar een mix van wonen en werken?



Zones aanwijzen

“Een groot gedeelte van werk leent zich prima om te mengen met de bewoonde stad. Werk is compacter geworden. Steeds meer mensen vinden het leuk om naast een bedrijfje te wonen. En voor bedrijven is het goed dat er weer burens bijkomen. Het zorgt voor leven in de brouwerij. Neem Merwevierhaven of de Binckhorst; het is niet raar om daar een stuk stad van te maken. Daarom moeten er drie zones worden aangewezen: zones voor Reuring, Rust en Ruis. In alle drie kan zowel gewoond als gewerkt worden, elk met een eigen maximaal hinderprofiel. Is het niet mogelijk om te mengen, bij ‘zwaardere’ bedrijven bijvoorbeeld, dan cluster je die bedrijven op een plek waar toeleveranciers makkelijk kunnen komen. Denk daarbij aan infrastructuur via land en (binnen)water. Wanneer een aantal van dit type bedrijven binnen dezelfde keten - bijvoorbeeld op het vlak van asfalt, grond en beton - zich ook nog eens op hetzelfde bedrijventerrein vestigt, levert dit kansen op om met elkaar nieuwe materialen te ontwikkelen en reststromen te benutten. Zo stimuleer je samenwerking en innovatie.”

Daan Zandbelt

architect, stedenbouwkundige en rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving



Wanneer verschillende bedrijven binnen een circulaire keten zich verzamelen op een bedrijventerrein kunnen vanuit afval als grondstof nieuwe producten worden geproduceerd.

Bart Kuipers



Daarom moeten er drie zones worden aangewezen: waar alleen gewerkt wordt, alleen gewoond wordt en waar wonen en werken mogelijk is.

Daan Zandbelt

Potentie voor de binnenvaart

“Ik geloof in een combinatie van bedrijventerreinen met de stedelijke economie, waar bestaande stedelijke functies gecombineerd worden met de kansen die de nieuwe economie voor regionale ontwikkeling biedt. Ik moet denken aan bedrijventerrein Schieoevers in Delft. Dit is een bedrijventerrein waar de gemeente Delft de transformatie van een traditioneel bedrijventerrein met industrie, groothandel, detailhandel en garagebedrijven naar een gemengd werk/woongebied met een relatief hoge verdichting realiseert. Het economische belang voor stad en regio staat voorop. Hierbij staan twee speerpunten centraal. Enerzijds nieuwe maakindustrie met directe aansluiting op de potentie die de TU Delft biedt. Anderzijds aandacht voor de circulaire economie en stedelijke distributie, mogelijk met inzet van binnenvaart. Wanneer verschillende bedrijven binnen een circulaire keten zich verzamelen op een bedrijventerrein kunnen vanuit afval als grondstof – bijvoorbeeld plastic – nieuwe producten worden geproduceerd. Een praktijk die momenteel steeds meer zichtbaar is.”

Bart Kuipers

haveneconoom bij Erasmus UPT

Vrijetijdseconomie

Stad en land in evenwicht

Natuur- en recreatiegebieden, stedelijke voorzieningen en onderlinge bereikbaarheid zijn van belang voor het vestigingsmilieu van de metropoolregio. Stad en land vullen elkaar aan in de metropoolregio. Zo is in het stedelijk gebied het aanbod van voorzieningen zoals kunst, cultuur, scholing en zorg het grootst, terwijl in het omliggende gebied juist groen, rust en ruimte in grotere mate aanwezig zijn. De metropoolregio is sterk verstedelijkt; ruimte voor recreatie- en natuurgebieden is schaars. Daarom zijn de huidige natuur- en recreatiegebieden en de toegankelijkheid ervan van groot belang. Een uitdaging is het garanderen van een goede toegang tot de diverse voorzieningen voor alle bewoners. Stijgende woningprijzen leiden ertoe dat de plekken met de beste toegang tot voorzieningen in toenemende mate voorbehouden zijn aan inwoners met hogere inkomens.

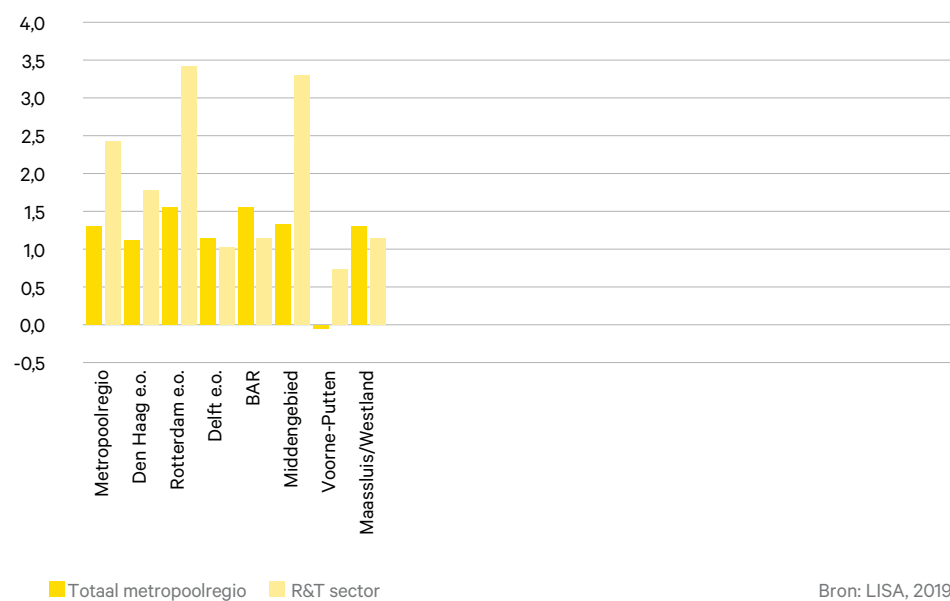
Groei werkgelegenheid

De werkgelegenheid in de sector recreatie en toerisme groeit snel in de metropoolregio, namelijk met 2,4% per jaar, terwijl de totale werkgelegenheid met 1,3% per jaar toeneemt in de periode 2015-2018. De werkgelegenheid in recreatie en toerisme groeit relatief snel in de deelregio's Rotterdam en omgeving, Middengebied, Den Haag en omgeving en Voorne-Putten.

Bestaand groen nóg beter

Vanwege de schaarse ruimte en opgaven voor woningbouw en economische ontwikkeling is het niet aannemelijk dat recreatie en natuurgebieden fors worden uitgebreid. Een verdere versterking van de leefkwaliteit is daarmee vooral afhankelijk van het vergroten van de kwaliteit van de reeds bestaande recreatiegebieden, bijvoorbeeld door het aanleggen van meer wandel- of fietspaden door de gebieden, het voorzien in relevante voorzieningen (zoals horeca) en/of het zo effectief mogelijk spreiden van bezoekers binnen en tussen de gebieden.

Gemiddelde jaarlijkse groei werkgelegenheid recreatie en toerisme in procenten



Ontwikkeling werkgelegenheid totaal en recreatie & toerisme, metropoolregio (als geheel) en deelregio's, 2015-2018.

Flaneren met al het fraais

Je wilt op een plek wonen waar werk is én waar het leuk is. Naast genoeg interessante banen, bedrijven en een goed woonaanbod, zijn de mix van faciliteiten, vrije tijdsbesteding en groene recreatieve omgevingen bepalend om je in de metropoolregio te vestigen of er een bezoek te brengen. Alleen, dan moet je wel weten wat voor fraais er allemaal is. Daar ligt een mooie uitdaging.

Gluren bij de burens

Niet alleen in Rotterdam, Den Haag en Delft is van alles te doen, te zien en te beleven. Ook gemeenten zoals Nissewaard, Maassluis, Midden-Delfland, Albrandswaard, Pijnacker-Nootdorp, Vlaardingen, Westvoorne en Lansingerland zijn geweldig om eropuit te gaan. Toeristen en dagjesmensen weten dat niet altijd. Maar ook Rotterdammers, Hagenezen, Hagenaars of Delftenaren gluren te weinig bij de burens. Terwijl om de hoek een geweldig aanbod gloort van architectuur, natuur, historie, groen, water, strand, flora, fauna, hotels en restaurants.



Onbekend maakt onbemind

“Wanneer mensen eropuit willen, gaan ze vaak Googlen. Het aanbod dat ze dan tegenkomen is niet transparant. De markt is verbrokkeld. Als regio moeten we daarom meer gezamenlijk optrekken; focussen op mensen die hier één of twee dagen willen verblijven en laten zien wat we te bieden hebben. We kijken dan niet naar Amsterdam: te druk. En een plek als Giethoorn, waar toeristen door de tuinen lopen, moeten we ook niet willen. Grote

steden in onze regio zoals Rotterdam, Den Haag en Delft moeten vooral blijven doen wat ze doen. Want dat doen ze goed. Juist voor de omliggende gemeenten, zoals Maassluis, is recreatie en vrije tijd een aanvulling. Onbekend maakt dan onbemind. Inwoners van grote steden gaan te vaak in het weekend vaak naar de Veluwe, terwijl er op nog geen kwartier rijden volop groen te beleven is. Zonde. In Nederland verdienen we gemiddeld 6% met recreatie. Wanneer we als inwoners van de regio - of breder gezien als Nederlanders - ons geld meer spenderen in de buurt, komt dit ook ten goede van de eigen economie.”

dr. T.J. (Edo) Haan
burgemeester Maassluis



Inwoners van grote steden gaan te vaak in het weekend vaak naar de Veluwe, terwijl er op nog geen kwartier rijden volop groen te beleven is. Zonde.



Bereikbaarheid banen

Nieuwe agglomeratiekracht

Met het oog op extra groei van welvaart en welzijn concludeerde de OESO in 2016 dat het vergroten van de agglomeratiekracht cruciaal is. Agglomeratievoordeel, ofwel ruimtelijke synergie, ontstaat door de menging van wonen en werken, dichtheid en nabijheid tot openbaar vervoer. Het blijkt dat in de recente hoogconjunctuur nog geen sprake is van nieuwe agglomeratiekracht in de gehele metropoolregio ten opzichte van Nederland. Niettemin volgt in de periode 2015-2018 de locatie van de nieuwe werkgelegenheid binnen de metropoolregio een ander geografisch patroon dan in de periode ervoor: een toenemende concentratie binnen de metropoolregio op de as Rotterdam-Den Haag.

Extra groei werkgelegenheid

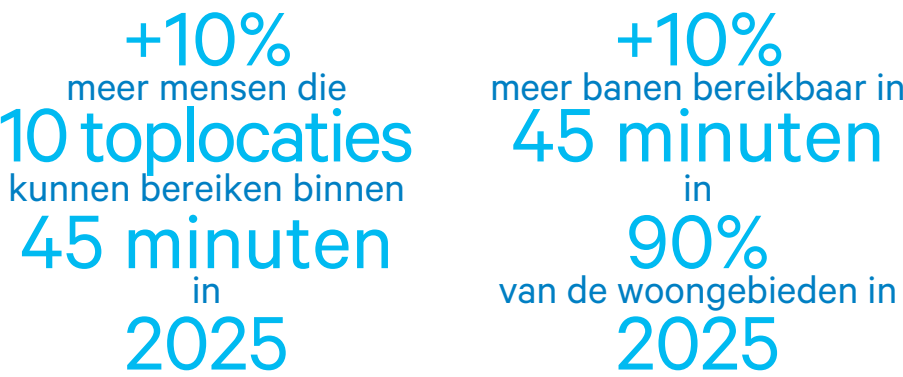
In de recente hoogconjunctuur 2015—2018 is de werkgelegenheidsgroei van Nederland en de metropoolregio versneld ten opzichte van de voorgaande periode 2005-2014. Maar deze versnelling is niet voor elke gemeente in de metropoolregio gelijk. Die van de gehele metropoolregio is iets trager dan van geheel Nederland. Het blijkt dat in de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rotterdam, Maassluis, Rijswijk, Delft en Den Haag de werkgelegenheid sneller aantrok dan die van geheel Nederland. Op Maassluis na zijn dit gemeenten op de centrale as Rotterdam-Den Haag in de metropoolregio. De verandering in de werkgelegenheidsgroei concentreert zich op deze as. Dat is ook in de ontwikkeling van de werkgelegenheid op de toplocaties zichtbaar: met name in Rotterdam-Centrum en Den Haag-Oost. In andere gemeenten in de metropoolregio buiten deze as is juist sprake van een vertraging van de werkgelegenheidsgroei (zie bijgaande figuur). Kortom, de centrale as in de regio Rotterdam Den Haag trekt de nieuwe groei binnen de metropoolregio aan. Het is evenwel nog niet toereikend om de werkgelegenheidsgroei van de gehele metropoolregio op een hoger niveau dan landelijk te tillen.

Woningbouw belangrijke aanjager

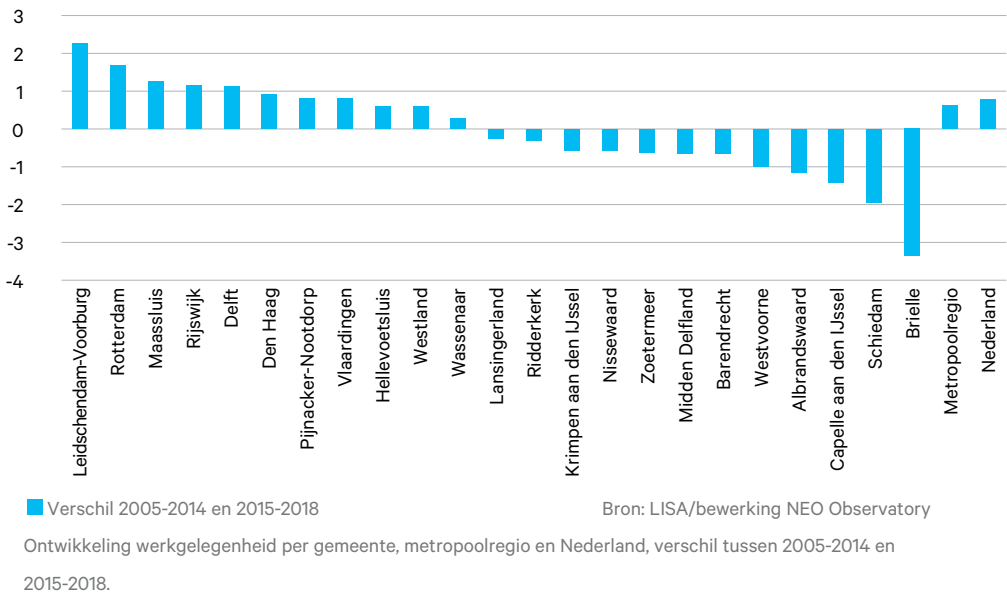
De verwachting is dat tot 2040 de bevolking van de metropoolregio verder toeneemt met 400.000 inwoners. De metropoolregio heeft daarom een omvangrijke woningbouwopgave én een grote groei van werkgelegenheid en dus werklocaties in het vooruitzicht. Door de voortdurende economische groei, bevolkingsgroei en hoger opleidingsniveau neemt de vraag naar mobiliteit voortdurend toe. Het risico van de uitbreiding van de woningvoorraad is dan ook dat het woon-werkverkeer toeneemt en dat daardoor wegen dichtslibben en trein-, tram- en metrospoor overbezet raakt. Dit bedreigt de groei en leefbaarheid in de regio. Om extra woon-werkverkeer op te vangen en agglomeratiekracht te realiseren is woningbouw op de juiste locatie een strategisch instrument, zeker als dit wordt gecombineerd met gerichte investeringen in met name OV-infrastructuur. Dan gaat het om een schaa sprong in goed OV, met als doel dat mensen binnen 45 minuten op hun plaats van bestemming kunnen zijn. Mobiliteit is dan cruciaal voor het rendement van investeringen in wonen en werken. Het doel is dan om woningen ruimtelijk te concentreren, met dichtheid, gemengd met werken en nabijheid tot OV. Een voorwaarde daarbij is dat woningbouw, in het bijzonder transformatie van leegstaand vastgoed, de mogelijkheden voor werkfuncties niet teniet doet.

Ambities

Met het oog op de interne bereikbaarheid van de regio zijn doelstellingen geformuleerd. Volgend jaar wordt de Actualisatie Monitor Topeisen Bereikbaarheid uitgebracht. De ambities zijn:



Banen, gemiddelde jaarlijkse groei in procenten



Quality time

De mensen in de metropoolregio zitten niet stil. Miljoenen mensen bewegen dagelijks kriskras door het gebied. Zij willen allemaal graag snel op hun werk zijn of weer thuiskomen. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag hanteert 45 minuten als maximum reistijd vanuit hun woning in de regio naar economische toplocaties, het centrum Den Haag of Rotterdam, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Daarmee worden banen beter bereikbaar en de regio aantrekkelijker. En dát maakt bedrijven, mensen en hun gezinnen gelukkiger.

Het was het wachten waard

Het duurde langer dan gehoopt, maar hij rijdt eindelijk: de Hoekse Lijn. In plaats van filerijden, reizen tienduizenden mensen nu dagelijks per metro naar hun werk en weer naar huis. En dát levert quality time op. Financieel expert Rob Scholtes uit Maasland is één van hen. Vroeger vertrok hij 's morgens rond zeven uur van huis om zeker te zijn van een plekje op de P+R van Schiedam Vijfsluizen. Dan nam hij de metro richting het centrum van Rotterdam. Was hij iets te laat, had hij pech en zat er niets anders op: doorrijden. Om aan het eind van een lange werkdag achteraan een rij vooruitkruipende auto's aan te sluiten en soms pas een uur later de stad uit te zijn. Die tijden zijn voorbij.

Flexibiltijd

“Mijn vrouw staat voor de klas. Wanneer zij werkt kan ze onze twee jongens niet naar school brengen. Nu kan ik dat doen. Ik begin op de tijd die mij uitkomt en hoef me niet druk te maken. Ik vind het waanzinnig leuk om die gasten bij het schoolplein af te zetten! En de jongens ook trouwens. Bovendien hoeven we geen hulp in te schakelen van ouders van vriendjes of opa's en oma's om te zorgen dat onze kinderen op tijd op school zijn. Om kwart voor negen hoef ik pas weg. In Maassluis stap ik direct op de metro, ideaal. Op mijn werk kan ik nu ook rustiger zaken afmaken, omdat ik weet dat ik niet vast sta in het verkeer en het OV stipt rijdt. We zijn als gezin veel flexibeler.”

Bereikbaarheid banen



Om kwart voor negen hoef ik pas weg. In Maassluis stap ik direct op de metro, ideaal.

De Economic Board Zuid-Holland (EBZ) bestaat uit 30 van de belangrijkste spelers uit de Zuid-Hollandse economie. Zowel het bedrijfsleven, kennisinstellingen als de overheid zijn vertegenwoordigd. Met alle boardleden en hun achterban maakt het EBZH het Zuid-Hollandse bedrijfsleven toekomstbestendig en concurrerend in de next economy.



Juist doordat alle aspecten in ons leven heel snel gaan, stellen we hogere eisen aan fysieke connectie.



Snel samenkomen cruciaal voor succes

“Bedrijven en kennisinstellingen hebben meer technologie nodig en willen innoveren. Dat kunnen ze niet alleen. Er moet daarom steeds intensiever worden geschakeld tussen partijen. Dan is het ongelooflijk belangrijk dat je goed bij toplocaties komt met de auto en het OV. Daarnaast: zonder mensen geen economie en transitie. Mensen willen ergens wonen waarvandaan ze goed naar hun werk kunnen. Naast online mogelijkheden om elkaar te ontmoeten, geloof ik dat persoonlijke ontmoetingen ook heel belangrijk zijn voor het vertrouwen. Juist doordat alle aspecten in ons leven heel snel gaan, stellen we hogere eisen aan fysieke connectie. Vandaar dat bedrijven graag

willen landen in een omgeving waar ze elkaar snel kunnen opzoeken. Ons DNA vraagt er ook om. In de regio huisvesten veel partijen uit de maakindustrie; een combinatie van maken en bedenken. Het ontwikkelen van producten doe je dan niet af in een telefoonconferentie. Je moet productontwerpen echt zien, voelen en testen. Om ze vervolgens mee terug te nemen en te verbeteren. Het gaat om zaken die op je tenen kunnen vallen. Onderzoekers en bedrijven willen dan snel en makkelijk rond de tafel om te experimenteren.”

Linco Nieuwenhuyzen

secretaris Economic Board Zuid-Holland



Regioverkenning 2019
Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Veranderende mobiliteit

Toename gebruik van OV

Met de groei van de economie en de bevolking in de recente hoogconjunctuur nam het gebruik van openbaar vervoer in de metropoolregio absoluut én relatief, in vergelijking met de auto, toe. Drijvende krachten daarachter zijn de toenemende verstedelijking en concentratie van wonen en werken in binnensteden, het verbeterde aanbod van OV (Randstad Rail, IC-Direct), de stijging van het opleidingsniveau en het toenemend aantal studenten. Zij maken relatief veel gebruik van trein, bus, tram en/of metro. De toename van het OV-gebruik concentreert zich op de as Den Haag-Delft-Rotterdam. In gebieden met een beperktere OV-bereikbaarheid is de groei van OV minder sterk.



Trein en metro het populairst

Het gebruik van de trein nam fors toe in 2018 met een groei van het aantal in- en uitstappers op treinstations in de metropoolregio van 4,5%. In de gehele metropoolregio nam het gebruik van de metro in 2018 snel toe met 3,3%, terwijl die van tram (+0,9%) en bus (+0,1%) een kleinere groei kende. De groei van het gebruik van metro, tram en bus in de metropoolregio verschilt sterk naar modaliteit en concessiegebied. Over het algemeen neemt de groei van metro, tram en bus in de concessiegebieden Haaglanden en Rotterdam fors toe. Daarbuiten groeit het gebruik van openbaar vervoer gematigder. In sommige concessiegebieden trad in 2018, hoewel minimaal, krimp op.

Capaciteitsinjectie voor 2030?

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag staat de komende decennia voor een grote woningbouwopgave. De verwachting is dat de bevolking van de metropoolregio met 400.000 inwoners toeneemt. Deze verstedelijking zorgt voor meer vraag naar openbaar vervoer binnen, tussen en naar de steden, met een voorkeur voor het kwalitatief hoogwaardig railvervoer. In combinatie met de verwachte bevolkingsgroei en woningbouwopgave is de verwachting dat het OV ruim vóór 2030 tegen de capaciteitsgrenzen aanloopt (zie Oei, ik groei! Over de groei van OV in de zuidelijke Randstad; MRDH).

Twee belangrijke pijlers

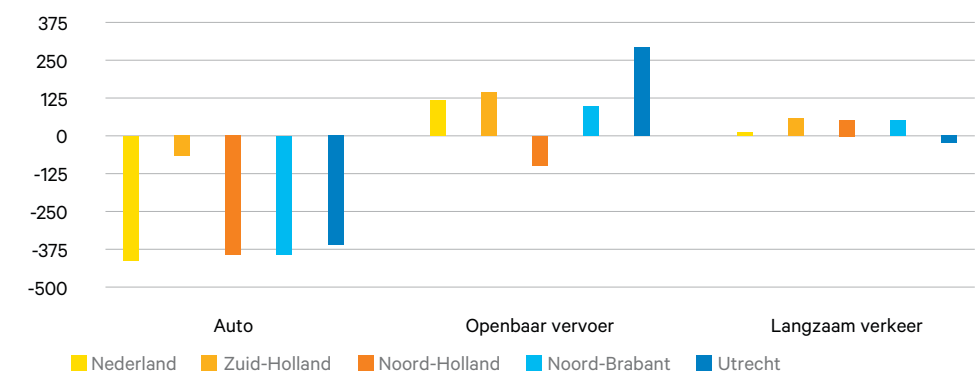
De ontwikkelopgave is ten eerste het versterken van bestaande verbindingen op de as Rotterdam-Den Haag, tussen Leiden en Dordrecht. Ten tweede is het zaak minder bereikbare gemeenten in de metropoolregio te verbinden om zo tot een robuust en hoogwaardig openbaar vervoerssysteem voor de gehele metropoolregio te komen. Dat is een systeem met kruislingse verbanden en met vertakkingen die op de as Den Haag-Delft-Rotterdam aansluiten.

Derde pijler: regionale fietsinfrastructuur

De fiets is met de komst van de e-bike een belangrijk vervoersmiddel geworden voor de afstand tot 15 kilometer. In de komende jaren zet de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in op het versterken van regionale fietsinfrastructuur, waarbij we starten met vijf prioritaire metropolitane fietsroutes. Deze zijn gericht op woon-werkverkeer. Deze routes zijn niet alleen bedoeld voor de niet-stedelijke gemeenten in de metropoolregio, maar ook voor stedelijke verbindingen bijvoorbeeld de verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam.

Reizigerskilometers

Over een langere periode, de periode 2010-2016, is de landelijke trend dat het totaal aantal reizigerskilometers afneemt, vooral door de afname in het aantal kilometers met de auto. In Zuid-Holland blijft de afname in het autogebruik achter. Ook vindt er deels een verschuiving plaats van de auto naar openbaar vervoer. In Zuid-Holland neemt het OV-gebruik sterk toe. Verklarende factoren hiervoor zijn de toename van het opleidingsniveau, dat leidt tot grotere pendelafstanden, en het hoogwaardige aanbod van OV op centraal-stedelijke locaties in Zuid-Holland.



Bron: CBS OViN/ bewerking NEO Observatory

Verandering totaal aantal reizigerskilometers per modaliteit per persoon, 2010-2016, Zuid-Holland en referentieregio's.

Slimmer van deur-tot-deur

Ons reisgedrag verandert. We maken vaker gebruik van openbaar vervoer. Fietsen wordt populairder. En om duurzaam en snel van deur tot deur te komen ontstaan er steeds meer deelfervoersconcepten. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag wil ruimte blijven bieden aan nieuwe mobiliteitsoplossingen vanuit de markt en de samenleving. Het zijn innovaties die een belangrijke rol spelen in het klantgericht en efficiënter organiseren van de mobiliteit in de regio.

E-deaal idee

Felyx is een relatief nieuwe speler in de deelmobiliteit. In onze regio rijden de donkergroene e-scooters rond in Rotterdam en Den Haag. Het is een mooie aanvulling op het bestaande deelfietsenaanbod en een goede stap in de groene richting. Je checkt in via een app en je kunt opstappen. Uit onderzoek blijkt dat veel mensen de Felyx gebruiken in combinatie met de trein of metro. Het is makkelijk, duurzaam en snel.

Wanneer mijn werk erop zit
is dit de ideale manier om
thuis te komen.
Marijn



Fietsen en lopen wordt enorm gepromoot.
Het is gezond, duurzaam, goedkoop
en bovendien geluidsarm.



Eén op tien

“Veel auto's staan stil op straat en nemen ruimte in. Dat moeten we niet willen. Door een hub gaan mensen beter nadenken of ze een (tweede) auto nog wel moeten aanschaffen. Eén deelauto vervangt tien 'gewone' auto's. Moet je voorstellen hoe groot dat verschil is... 16 auto's of 160 auto's in een parkeergarage. Niet alleen vanuit milieuoverwegingen en kosten is het een interessant concept, ook vanuit ruimtegebruik. We zijn een compacte stad en willen werkplekken en woningbouwlocaties ontwikkelen. Op een gegeven moment kunnen we niet oneindig auto's stallen in de buitenruimte. Vandaar dat we mensen willen verleiden de auto weg te doen en een alternatief bieden.”

Martina Huijsmans
wethouder van o.a. Ruimtelijke ordening, Mobiliteit
en Dienstverlening

Verkeersveiligheid

Bovengemiddeld aantal slachtoffers

De verkeersveiligheid staat onder druk. Landelijk stijgt het aantal verkeersdoden sinds 2014 weer na een lange periode van daling. Ook in de metropoolregio is een soortgelijke trend zichtbaar. Zorgwekkend is dat het aantal ongevallen per inwoner in de metropoolregio boven het landelijk gemiddelde ligt en de toename de afgelopen jaren sterker is.

Meer complexiteit van verkeer in stedelijke gebieden

De impact van verkeersonveiligheid is groot voor slachtoffers, maar ook voor de maatschappij en de economie. De verkeersveiligheid in verstedelijkte gebieden ligt onder een vergrootglas. Door drukte en samenkomst van meerdere modaliteiten ontstaat daar meer complexiteit in het verkeer. Per inwoner kennen de deelregio’s Rotterdam, Den Haag en Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk de meeste ongevallen. Opvallend is de sterke toename in Delft en omgeving en Maassluis/Westland in recente jaren.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

In de metropoolregio vinden relatief veel ongevallen plaats met bromfietsen, fietsen, snorfietsen en voetgangers. Dit zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, zeker bij snelheden van 50 kilometer per uur of hoger. Ook zijn relatief vaker en meer ouderen betrokken bij verkeersongevallen in de metropoolregio.

Risicogestuurde aanpak op lokaal niveau

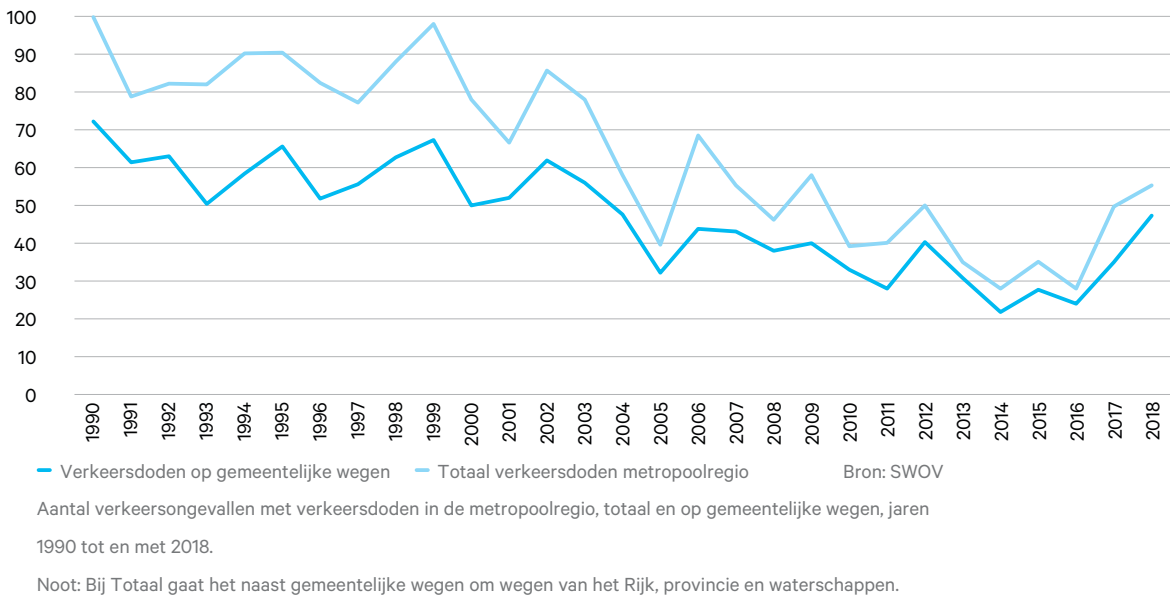
Verstedelijking, het toenemend verkeer in dichtbevolkte gebieden en vergrijzing zorgen ervoor dat de verkeersveiligheid verder onder druk komt te staan de komende jaren. Landelijk wordt daarom bij de aanpak van verkeersveiligheid ingezet op een risicogestuurde aanpak per regio om tot nul verkeersslachtoffers te komen in 2030.

Quick wins en leren van collega-gemeenten

Eind 2019 verschijnt de risicoanalyse van de verkeersveiligheid in de metropoolregio. Dit biedt inzichten voor elk van de 23 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De nieuwe plannen om vanuit een lokale risico-inventarisatie de verkeersveiligheid te versterken zijn een belangrijke eerste stap en leveren ‘quick wins’ op. Ook levert de analyse groot inzicht op in de drijvende krachten achter de afname van verkeersveiligheid. Interessant is om daarbij te leren van de verkeersveiligheidsaanpak in andere gemeenten. Zo ligt het slachtofferisico bij een vergelijkbare stedelijkheid in Delft, Capelle a/d IJssel en Zoetermeer bijna de helft lager dan in Rotterdam, Den Haag, Rijswijk en Schiedam. Het is goed om de oorzaak hiervan nader te onderzoeken. Gezien de toenemende verstedelijking, vergrijzing en veranderende mobiliteit, wordt zonder grote maatregelen in infrastructuur, gedrag en handhaving geen trendbreuk in de afnemende verkeersveiligheid gerealiseerd. Door het anders inrichten van de binnenstedelijke fietsinfrastructuur kan fietsen een stuk veiliger worden.

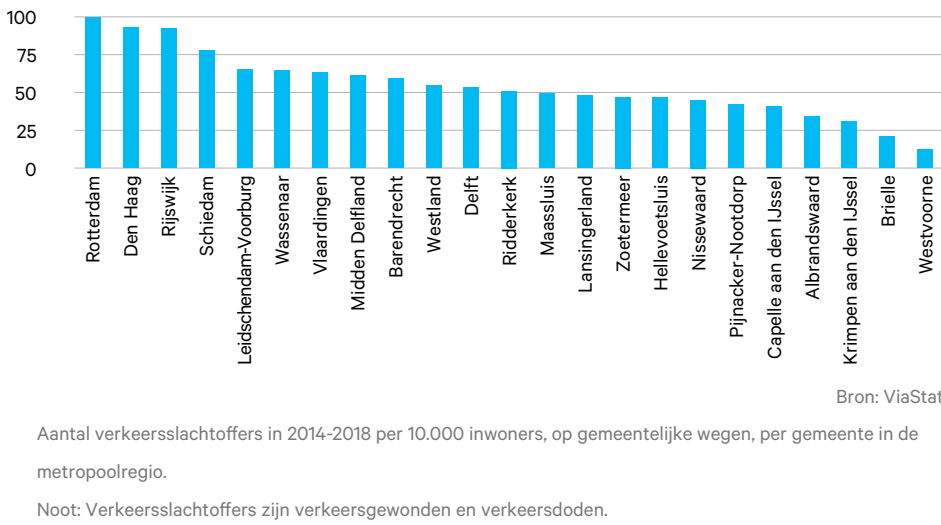
Fatale verkeersongevallen

De trend van daling van het aantal ongevallen met dodelijk slachtoffers is na 2016 ten einde in de metropoolregio. De meeste dodelijk ongevallen doen zich voor op wegen die worden beheerd door gemeenten.



Verkeersslachtoffers per gemeente

Grootste slachtofferisico is in de meest stedelijke gebieden Rotterdam, Den Haag, Rijswijk en Schiedam. Hier ligt het slachtofferisico bijna de helft hoger ten opzichte van gemeenten met een vergelijkbare bevolkingsdichtheid als Delft, Zoetermeer, en Capelle a/d IJssel. Daarnaast zijn er relatief veel ongevallen met slachtoffers in gemeenten met veel fietsverkeer, zoals Wassenaar en Midden Delfland.



Vallen, opstaan en veilig doorgaan

Nul verkeersslachtoffers is het doel. Maar helaas neemt het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren alleen maar weer toe. Dat komt onder andere door meer fietsers op de weg, infrastructuur en verkeersgedrag. Hoe gaan we dan aan het werk? De Metropoolregio Rotterdam Den Haag stimuleert verkeersveiligheid op allerlei fronten, maar het begint bij de weggebruikers zelf. En om veilig verkeersgedrag aan te leren kun je niet vroeg genoeg beginnen. Verkeerseducatie op basisscholen is en blijft een speerpunt. Jong geleerd is nog altijd oud gedaan.



Thuis beginnen, buiten winnen

In de metropoolregio zijn op diverse basisscholen verkeersleerkrachten actief om scholen te begeleiden bij de praktische verkeerslessen. Wendy Hagendoorn-van der Sman is een van hen en werkt vooral op scholen in Voorne-Putten.



Verkeerslessen zijn slim om te krijgen. Want als je alleen weggaat op de fiets, moet je goed op het verkeer letten. Anders krijg je misschien een ongeluk.

Charlize, 6 jaar

“Vroeger liepen en fietsten er veel meer kinderen naar school dan nu. Tegenwoordig worden ze vaker met de auto gebracht; we hebben te maken met een achterbankgeneratie. Kinderen krijgen dan weinig mee van hoe verkeer werkt en hoe ze zich daarin moeten gedragen. Geen ouder wil dat zijn kind iets overkomt en uiteraard willen ouders hun kind beschermen, maar door het loslaten en de kinderen zelf laten oefenen (onder begeleiding van ouders), leren kinderen zelf verkeersveilige keuzes te maken.

Op de fiets zijn kinderen vaak afgeleid. Door een vallend blaadje, een langslopende poes of een gek geluid. Tijdens verkeerslessen leren we ze op jonge leeftijd de basis en om spelenderwijs met afleidingen om te gaan. Het gaat daarbij om hun coördinatie en motoriek. Denk aan je hand uitsteken als je afslaat, kijken als je oversteekt en op de rem te trappen als je wilt stoppen. In de hogere klassen leren we ze een bal te vangen terwijl ze fietsen; twee dingen tegelijkertijd.

Wanneer ik op verkenning ga in de wijk praat ik vaak met kinderen over wat zij (gevaarlijke) knelpunten vinden. Ik leg dit dan regelmatig neer bij een gemeente. In samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeenten zoeken we dan naar oplossingen voor een veiligere infrastructuur.

Toch ligt de grootste winst voor veilig verkeer bij ouders. Wanneer ze zich zelf netjes gedragen, wordt het al een stuk minder onveilig. Daarnaast moeten ze zich bewuster worden van hun rol naar hun kinderen als om verkeersveiligheid gaat. Door al vroeg met ze te praten over het verkeer. Tijdens een wandeling, op de fiets of in de auto bijvoorbeeld. Stel vragen als: ‘Waarom kijken we links-rechts-links en niet omgekeerd?’ Of ‘Waarom staat er op een bord met een rode rand 50?’ Leuk én leerzaam.”

Energieverbruik en CO₂-emissie

Duurzame mobiliteit: aanpak CO₂-reductie verkeer

De 23 gemeenten in de metropoolregio zetten zich in voor schoon, stil en energiezuinig vervoer. Daarmee is duurzame mobiliteit verankerd in een regiogedragen ambitie om leefbare en toegankelijke steden, dorpen en straten te creëren, waar we inzetten op een gezondere stad met een betere bereikbaarheid, een prettige leefkwaliteit en verhoogde verkeersveiligheid. De ambitie is om de CO₂-emissie door het verkeer in de metropoolregio in 2025 met 30% te reduceren ten opzichte van 2015. Absoluut betekent dat een afname van 1,35 miljoen ton in 2025. Omdat nationale maatregelen daar ook aan bijdragen, blijft er een reductieopgave van 0,94 miljoen ton CO₂ over voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

De ambitie is om de CO₂-emissie door het verkeer in de metropoolregio in 2025 met 30% te reduceren ten opzichte van 2015. Absoluut betekent dat een afname van 1,35 miljoen ton in 2025.

Energieverbruik lijkt af te nemen

Het totale energieverbruik van huishoudens, bedrijven en instellingen en verkeer en vervoer heeft exclusief de internationale lucht- en scheepvaart en verbruik steenkool over de periode 2010-2017 de neiging af te nemen, zowel in de metropoolregio als in geheel Nederland. Het valt op dat de hoogconjunctuur na 2014 niet één op één leidt tot meer energieverbruik. In 2017 was het energieverbruik door verkeer en vervoer in de metropoolregio 24,4 petajoule per miljoen inwoners. In Nederland was dat hoger: 28,2 petajoule per miljoen inwoners.

CO₂-emissie verkeer en vervoer daalt

De emissie van CO₂ door verkeer en vervoer in de metropoolregio nam in de jaren 2010-2017 af van 4,2 naar 3,8 miljoen ton. Dat is een daling van 1,9 naar 1,6 ton per inwoner (bron: Klimaatmonitor-databank en CBS). In Nederland liggen de kaarten anders: in totaal van 36 naar 37 miljoen ton en per inwoner van 2,2 naar 2,1 ton in dezelfde periode. De ontwikkeling van elektrisch openbaar vervoer, de hogere bevolkingsgroei van de metropoolregio ten opzichte van Nederland en de ruimtelijke concentratie van wonen en werken verklaren onder andere dit beeld. Benadrukt wordt dat de CO₂-uitstoot door opwekking van elektriciteit hier niet is inbegrepen; het betreft CO₂-uitstoot door finaal energieverbruik.

De opgave voor reductie richting 2025

Enerzijds ontwikkelt de CO₂-emissie door verkeer en vervoer in de metropoolregio zich in de gewenste richting, anderzijds blijft er een forse taakstelling over (0,94 miljoen ton CO₂-reductie). Het is niet eenvoudig deze ambitie te halen. De opgave om CO₂-reductie in het verkeer te realiseren dient daarom hoog op de agenda te blijven staan, intensieve samenwerking tussen betrokken overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven is daarbij noodzakelijk. Het ontwikkelingsperspectief is dat, naast alle maatregelen door de nationale overheid en de gemeenten in de metropoolregio, verbeteringen in het vervoerssysteem en ruimtelijke concentratie van wonen en werken een substantiële bijdrage aan de reductie van CO₂-emissie door verkeer en vervoer kunnen leveren.

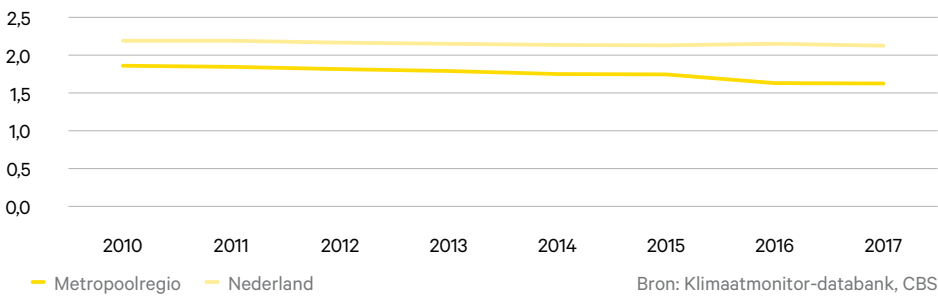
Energiegebruik huishoudens

	Huishoudens Petajoule/mln inw.	Bedrijven en instellingen Petajoule/mld euro	Verkeer en vervoer Petajoule/mln inw.
Metropoolregio	19,6	2,2	24,4
Nederland	22,3	1,6	28,2

Bron: CBS

Energieverbruik huishoudens, bedrijven en instellingen en verkeer en vervoer, metropoolregio en Nederland, 2017.

CO₂-emissie verkeer en vervoer



Bron: Klimaatmonitor-databank, CBS

CO₂-emissie verkeer en vervoer metropoolregio en Nederland, ton per inwoner, 2010-2017.

Vijf keer woordwaarde: fietsen

Duurzaamheid is de nieuwe norm. Iedereen is zich steeds meer bewust dat er geen Planeet B is. Bij het thema verkeer en vervoer zijn CO₂-neutraal, klimaatvriendelijk en elektrisch dan ook kernwoorden. De ambitie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is om de uitstoot van CO₂ door het verkeer met 30% te verminderen in 2025 ten opzichte van 2016. Om deze ambitie waar te maken zijn doelstellingen geformuleerd; gebaseerd op de landelijke en provinciale ambities voor transitie naar duurzaam, regionaal OV. Maar niet alleen het gebruik van OV, ook meer fietsen draagt bij aan een beter milieu. En het is gezond, goedkoop, snel en – niet onbelangrijk – genieten. Gelukkig valt bij steeds meer mensen het kwartje.

Geluk en wijsheid

Sita Wennekes fietst vier keer per week vanaf Alblasterdam naar haar werk in het centrum van Schiedam. En 's middags weer terug, bij elkaar 48 kilometer. Het is voor haar het ultieme vrijheidsgevoel. Eenmaal op de fiets geniet ze van de tocht onderweg, zeker het eerste gedeelte. Heerlijk door de polder, terwijl ze de frisse lucht inademt, koeien waarneemt en de vogels hoort kwetteren. Toch een heel andere beleving dan aanschuiven in de file. Noem het geluk.

“Zowat de hele route volg ik het water van de Nieuwe Maas en fiets ik vrijwel geheel over een fietspad, vaak autoluw. De tocht duurt een uur tot vijf kwartier. Met de e-bike is dat goed te doen. En regen speelt ook geen rol. Ik heb een goed regenpak en kom altijd droog, en ook heerlijk fris aan. Zelfs in de winter spring ik op het zadel. Alleen als het echt koud is, pak ik deels de Waterbus. Bij de Erasmusbrug fiets ik dan het laatste deel naar Schiedam. Anders kom ik zowat bevroren aan. Maar ook dan ligt de auto niet voor de hand. Slechts een heel incidentele keer kruip ik achter het stuur. Bijvoorbeeld tussen kerst en oudjaar. Dan is het rustig op de weg. Heb ik 's avonds een afspraak en kan ik op het werk eerder stoppen om de spits te mijden, dan is het met de auto sneller thuiskomen. Maar buiten dat soort momenten zeker niet.”



De tocht duurt een uur tot vijf kwartier. Met de e-bike is dat goed te doen.



Contact

Westersingel 12
3014 GN Rotterdam

Telefoon: 088-5445100
E-mail: informatie@mrdh.nl

www.mrdh.nl

Auteurs

Dr. Walter J.J. Manshanden
Prof. dr. Frank van Oort
Olaf Koops
Jeroen van Haaren MSc
Harold Joëls

Redactie

Harold Joëls
Storyliner
www.storyliner.nl

© MRDH
informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Achtergronddocument

W.J.J. Manshanden, F. van Oort, O. Koops
en J. van Haaren (2019), Regioverkenning
2019, Rotterdam: Neo Observatory en
Erasmus Universiteit.

Ontwerp

Rick Schuttinga
=ontworpen
www.isontworpen.nl

Auteursrecht voorbehouden. Gehele of
gedeeltelijke overneming of reproductie
van de inhoud van deze uitgave is alleen
mogelijk na schriftelijke toestemming van
MRDH.